

PRESIDENTE. L'onorevole Deiana ha facoltà di replicare.

ELETTRA DEIANA. Signor Presidente, non sono affatto soddisfatta della risposta del sottosegretario Antonione. Prendo atto che il sottosegretario in aula — con questo Governo accade spesso — ci fa lezioni su temi che noi ovviamente sappiamo benissimo. Se non conoscessimo le norme elementari della Convenzione sui prigionieri di guerra che il sottosegretario ci ha voluto ricordare, non sederemmo in questo Parlamento! Sappiamo benissimo quali sono le regole, ma non basta ricordarle! Le regole sono l'alimento, il terreno su cui si costruisce la politica. È a partire dalle regole, in uno Stato democratico, in uno Stato dove la legge orienta — e non la giungla —, che le decisioni politiche, le decisioni delle sedi istituzionali, le decisioni del Governo prendono il via.

Signor sottosegretario, lei non mi ha detto quali sono state le decisioni istituzionali che il Governo ha adottato, i passi concreti che l'esecutivo ha compiuto per esprimere lo sdegno del nostro paese rispetto a questi fatti! Lei mi ha fatto una lezione sulle norme a cui in generale il nostro paese si attiene: meno male che, almeno a livello formale, ancora facciamo riferimento a queste grandi regole di civiltà, come la Convenzione di Ginevra! Ci mancherebbe altro che mi avesse rimandato ad un trattato di tortura! Ma sulla base di queste convenzioni, di queste regole e dello stesso codice militare di guerra — perché la nostra missione in quei luoghi è soggetta al codice penale militare di guerra —, che cosa ha fatto il Governo italiano, che cosa ha fatto il ministro Frattini, che cosa ha fatto il ministro Martino per dichiarare in maniera ufficiale la posizione dell'Italia? Quali passi sono stati compiuti per affermare che il nostro paese non ci sta? Questo lei non lo ha detto, e non credo si sia trattato di una svista, perché per il resto la sua risposta è stata molto dettagliata, ricordando appunto le cose che tutti noi sappiamo.

Allora, evidentemente, il Governo Berlusconi non ha ritenuto necessario com-

piere un atto formale per dire: caro Presidente Bush, noi, fedelissimi alleati, siamo veramente esterrefatti di fronte a quello che è successo e vorremmo che non si ripettesse. Un atto formale, una missiva, non so quale possa essere lo strumento, ma sicuramente ci sono vari modi per compiere questo passo.

Quindi prendo atto, da quello che lei ha mi ha detto, che non c'è stato alcun atto formale. D'altra parte, voglio ribadire — non a lei che in questo momento rappresenta il Governo, perché non ho assolutamente nulla nei suoi confronti — che il Governo, nella fattispecie il Presidente del Consiglio Berlusconi, sempre pronto ad esternare su tutto e a manifestare grandissima amicizia e spirito fraterno nei confronti del Presidente Bush, ha tardato giorni e giorni prima di dire flebilmente che, insomma, la cosa lo ha lasciato stupefatto, accodandosi al coro di stupore, perplessità e dolori accorati espressi da tutti, dallo stesso Blair e dallo stesso Bush. Evidentemente, l'opinione pubblica degli Stati Uniti e quella britannica sono molto più sensibili, non avendo interessi materiali diretti nella guerra, ad esprimere indignazione ed orrore.

E quindi noi siamo gli ultimi, come sempre — l'ho letto oggi sui giornali —, ad esprimere flebilmente da parte del Governo, nella persona di Berlusconi, il dolore dell'Italia. Lei ha usato la parola «agghiacciato»: prendo atto che il Governo è rimasto agghiacciato e che il lato umano permane, ma a noi interessa poco del lato umano; ci interessano invece i fatti sul piano istituzionale, formale, sul piano della responsabilità pubblica che il Governo ha nel rappresentare il nostro paese in sede internazionale e, di conseguenza, gli atti formali e formalizzati.

Voglio aggiungere alcune precisazioni anche in merito al quesito posto sulle condizioni dei prigionieri iracheni catturati dal contingente italiano. A noi interessa conoscere la sorte non dei prigionieri consegnati alla polizia irachena per delitti comuni, ma di quelli consegnati — e, d'altra parte, era chiesto anche nella interpellanza — al comando britannico, cioè

degli iracheni sospettati di avere preso parte ad atti di guerriglia, terrorismo, sabotaggio, insomma a tutto quello che fa parte del dopoguerra di guerra che sta uccidendo l'Iraq.

Dunque, il problema è questo: le persone fatte prigioniere dagli italiani rientrano in qualche modo sotto la responsabilità degli italiani, oppure no? Forse gli italiani non hanno alcuna responsabilità e devono soltanto obbedire agli ordini? Questo è il punto che abbiamo più volte sollevato, relativamente alla catena di comando tra il contingente italiano ed il comando britannico, fino ad arrivare, nella filiera di comando, a quello statunitense. Questi prigionieri iracheni consegnati nelle mani dei britannici subiranno, hanno subito o stanno subendo la stessa sorte degli altri prigionieri? Gli italiani, cioè, consegnano i prigionieri e poi se ne lavano le mani? È questo il quesito da noi posto. Non esiste alcuna responsabilità? Gli italiani stanno lì per obbedire agli ordini dei britannici? Rimango veramente stupefatta di fronte alla vostra capacità di sorvolare sopra i problemi concreti che l'opposizione pone.

Mi aspetto dal generale Chiarini — che ha spesso esternato in questo periodo dal fronte iracheno, e che da lì ci fa sapere tante cose — una smentita (e me lo auguro, perché voglio pensare che l'Italia non c'entri in episodi di questo genere) di quello che *il manifesto* di oggi riporta in seconda pagina, con la testimonianza di un giornalista arabo-americano della radio nazionale statunitense, secondo la quale non si esclude il coinvolgimento delle truppe italiane in atti in qualche modo analoghi a quelli perpetrati nella prigione di Abu Ghraib.

Qui c'è, appunto, una testimonianza che mi auguro sia rapidamente smentita, signor sottosegretario, dai responsabili militari del nostro contingente in Iraq.

Credo che il vostro atteggiamento — far finta di rispondere per non rispondere — faccia parte di un « giochetto » che, alla fine, non fa che confermare il carattere assolutamente subalterno della nostra partecipazione e, soprattutto, la mancanza di

responsabilità politico-istituzionale con cui avete fatto non soltanto la scelta terribile di coinvolgere il nostro paese nella guerra preventiva, ma anche quella di continuare a subire tutte le conseguenze, tutte le decisioni, tutte le nefandezze che da una tale guerra conseguono, senza neanche essere capaci di una presa di distanza critica dall'alleato statunitense!

**(Violenze subite da donne detenute in Iraq
— n. 2-01187)**

PRESIDENTE. L'onorevole Dameri ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01187 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 5).

SILVANA DAMERI. Signor Presidente, quando, negli ultimi giorni della scorsa settimana, siamo rimaste colpite dalla terribile denuncia delle violenze e degli stupri consumati nel carcere di Abu Ghraib, non era ancora emerso tutto l'orrore del « carcere della vergogna » che, in questi giorni, viene sbandierato davanti agli occhi del mondo e sul quale si è soffermata, prima di me, l'onorevole Deiana.

La drammaticità dell'appello che le donne detenute avevano lanciato dal « buco nero » di Abu Ghraib non poteva non essere immediatamente colta. Nell'interpellanza a mia prima firma riportiamo il testo del messaggio che le detenute hanno fatto pervenire all'esterno in modo fortunoso. Esso diceva: « Siamo incarcerate nel settore nord, attaccate il carcere e ponete fine alla nostra vergogna o, se non potete farlo, per amore dell'altissimo, dite a chiunque sia in grado di aiutarci di intercedere per noi o farci pervenire durante gli incontri una certa quantità di pillole anticoncezionali. Che Allah e i patrioti iracheni possano mettere fine al nostro supplizio ». Questo appello è stato letto e divulgato nelle moschee di Baghdad.

Secondo l'ipotesi avanzata da corrispondenti e da osservatori, esso avrebbe fatto scattare quell'attacco dei guerriglieri al carcere che ha provocato morti e feriti

e di cui non si riusciva a trovare spiegazione. L'ipotesi proposta dai commentatori è che una delle ragioni dell'attacco potesse essere costituita, appunto, proprio dall'appello drammatico che dall'interno del carcere era pervenuto.

Per quanto agghiacciante — così ci esprimiamo nell'interpellanza —, la notizia dell'appello era credibile, perché seguiva alle testimonianze frammentarie che fuoriuscivano da quell'inferno e che segnalavano casi di donne detenute sottoposte a tortura ed a stupri ad opera delle guardie carcerarie, dei secondini iracheni e di soldati americani. Secondo tali notizie, alcune detenute, rimaste incinte, si sarebbero tolte la vita, mentre del tutto assente o, comunque, frettolosa appariva — ma parliamo della scorsa settimana — l'azione di sorveglianza delle autorità militari americane responsabili dell'amministrazione del carcere.

Con la nostra interpellanza urgente chiediamo al Governo quali informazioni abbia ottenuto su questa specifica situazione e quali azioni abbia intrapreso o intenda intraprendere in futuro su una vicenda che scuote ogni coscienza civile, tanto più che la nostra presenza viene costantemente giustificata adducendo ragioni di carattere umanitario.

Da ultimo, vorrei ricordare al rappresentante del Governo che l'interpellanza è stata sottoscritta da tutte le parlamentari dell'opposizione, dei gruppi del centrosinistra e di Rifondazione comunista.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri, onorevole Antonione, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO ANTONIONE, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente, devo scusarmi con l'onorevole Dameri per non aver anticipato nella risposta all'interpellanza dell'onorevole Deiana che avrei fornito una risposta comune ai due atti di sindacato ispettivo, perché trattano gli stessi temi, anche se l'interpellanza dell'onorevole Dameri riguarda più specificatamente le violenze subite dalle donne detenute in Iraq.

Rinvio pertanto, ritenendola esaustiva, alla risposta precedentemente resa, nella quale ho sottolineato l'interessamento del Governo alla vicenda e il rispetto dei principi (come sempre, non è una novità) contenuti nelle convenzioni e nei trattati che regolano le questioni in oggetto.

PRESIDENTE. L'onorevole Dameri ha facoltà di replicare.

SILVANA DAMERI. Signor Presidente, non sono affatto sorpresa della dichiarazione del Governo e, naturalmente, mi dichiaro del tutto insoddisfatta.

La risposta del rappresentante del Governo è, del resto, in sintonia con l'atteggiamento, la sensibilità e la mancanza di azione che il Presidente Berlusconi, con la dichiarazione odierna, purtroppo ha manifestato. Il Presidente Berlusconi si è dichiarato addolorato ed impressionato. Non abbiamo sentito parole di esplicita e dura condanna, che persino il Presidente Bush ha voluto esprimere; ciò, nella totale subalternità ed inattività (è già stato detto ed io non posso che rifarmi alle considerazioni dall'onorevole Deiana) del nostro paese. Questo naturalmente ci umilia.

Signor rappresentante del Governo, violare il corpo delle donne, offenderne la dignità, oltraggiare, umiliare e ferire il corpo femminile fino al suo annientamento morale, psicologico, prima che fisico, come una pratica normale delle guerre di tutti i tempi e sotto tutte le latitudini (anche quando la guerra viene preventivamente fatta in nome della democrazia nella cosiddetta guerra del bene e del male), è intollerabile, ignobile ed insopportabile.

Vi sono norme (sono state citate anche da lei) che raccolgono questa condanna in precise disposizioni. Tuttavia, se tali norme non attivano comportamenti concreti, restano lettera morta.

Ebbene, vorrei esprimere la mia opinione in merito a due aspetti, ricollegandomi alle considerazioni svolte precedentemente dalla collega Deiana, che non posso che sottoscrivere. In questi giorni, assistiamo ad una giostra dell'orrore: la

pratica delle torture, delle sevizie, delle morti causate da tortura ora è ammessa dall'amministrazione Bush che, quanto meno, esprime una condanna. Berlusconi non lo fa, è solo amareggiato, ma non esprime le scuse che il senatore Kerry richiede. Si tratta di pratiche sulle quali il comitato internazionale della Croce rossa da tempo aveva sporto denuncia presso le autorità statunitensi.

Tutto ciò è abnorme, e forte può essere — questo è il punto che voglio sottolineare — la tentazione di distogliere lo sguardo, di invocare unicamente le punizioni dei responsabili per ricostruire la giustizia ed acquietare le nostre coscienze. Inoltre, forte può essere — lo voglio dire con riferimento specifico alla nostra interpellanza — la tentazione, anche involontaria, anche inespresa, di considerare le violenze sulle donne, in questa galleria orribile, un reato minore, una pratica deplorabile ma prevedibile, in qualche modo inevitabile. Ha ragione, secondo me, Stefano Rodotà, quando dice che ci sono fenomeni che non possono nascere senza un clima culturale che li prepari e li accompagni, ed è di questo che si deve parlare se si vuole davvero estirparli. I corpi hanno preso la parola, la visione del corpo torturato provoca disgusto e ci interpellava nel profondo; e così, dal profondo, giunge questo appello, il grido di aiuto e di dolore delle donne seviziate ad Abu Ghraib, che è arrivato fino a noi, fino in quest'aula, al quale, però, non ho sentito alcuna risposta da parte nostra.

Se vogliamo tentare di mettere al bando per sempre pratiche che sono incompatibili con i caratteri di una società democratica, dobbiamo guardare più a fondo nei suoi processi degenerativi, anche e tanto più in un tempo segnato dal terrorismo, se vogliamo rivendicare il valore aggiunto della democrazia rispetto al terrorismo. L'essenza della democrazia risiede nel rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali e in questa essenza va iscritta definitivamente l'inviolabilità della libertà e del corpo delle donne. Su questo terreno io credo che noi dobbiamo agire in termini molto più convinti ed efficaci.

Un'altra considerazione, l'ultima. Non è stato compiuto alcun atto da questo Governo per porre fine all'orrore di Abu Ghraib. Questo invece è un imperativo ineludibile. Poi bisogna individuare, non ignorare o distogliere lo sguardo, possibili altri innumerevoli casi di questo genere, anche ampliando l'accessibilità alla sorveglianza da parte delle organizzazioni umanitarie internazionali, a cominciare dalla Croce rossa. La guerra è il sonno della ragione e, come sappiamo, genera mostri. La guerra preventiva voluta da Bush e dalla coalizione dei volenterosi era sbagliata, è sbagliata, e va fermata. Noi vogliamo che il nostro paese si impegni con atti chiari su questo obiettivo, perché questa è la condizione preventiva ed ineludibile, se non vogliamo accontentarci di ipocrite dichiarazioni di rinascimento e di una generica presa di distanza. Veda, signor rappresentante del Governo, per queste corpose ragioni, la sua risposta ci lascia del tutto insoddisfatta e anche un po' allarmate.

(Iniziativa per ovviare ai disservizi presenti presso l'ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri di Brescia - n. 2-01176)

PRESIDENTE. L'onorevole Gibelli ha facoltà di illustrare l'interpellanza Cè n. 2-01176, di cui è cofirmatario (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 6*).

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, mi rivolgo al viceministro Tassone con le stesse parole che hanno contraddistinto un mio intervento in Commissione trasporti, sempre in merito ad una questione che si sta trascinando da troppo tempo, quella relativa al sommarsi di una serie di disservizi, oramai di dimensioni intollerabili, riguardanti l'ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri di Brescia.

Purtroppo, ci troviamo di fronte ad una situazione anomala e attendiamo delle risposte concrete. Considerato che l'istituto dell'interpellanza urgente coinvolge

evidentemente temi di importanza contingente a livello nazionale o internazionale, mi rendo conto che il taglio che oggi sarò costretto a dare ad una questione di carattere locale rischia di non tenere alto il rango di un istituto come questo.

Mi vedo costretto, tuttavia, a sostenere tale iniziativa proprio per dare una risposta concreta ai bisogni quotidiani di una provincia tra le più ricche del paese, che ha nel proprio DNA l'efficienza, ma che si trova in una situazione anomala. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, conosce già tale situazione, poiché abbiamo già avuto modo di parlarne; tuttavia, è evidente che oggi ci troviamo, anche a seguito di una serie di nuove iniziative adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'obbligo di fornire risposte che abbiano un carattere definitivo.

Vorrei elencare molto velocemente (ma solo affinché rimangano agli atti) le difficoltà riscontrate, riservandomi successivamente, in sede di replica, le valutazioni conclusive.

L'elenco delle difficoltà riscontrate comprende, sostanzialmente, i ritardi nella consegna delle carte di circolazione di autovetture e di autocarri e nella consegna delle etichette di aggiornamento della carta di circolazione (addirittura fino a 24 mesi per i passaggi di proprietà e circa 3 anni per gli aggiornamenti di natura tecnica). Se si fa coincidere tutto ciò con i tempi medi registrati nella regione Lombardia, nella quale invece, in altre province, gli stessi adempimenti burocratici hanno tempi di consegna che vanno dagli 8 ai 22 giorni, ci rendiamo conto dell'esistenza di una difformità incolmabile. Sussiste, pertanto, la necessità di intervenire in tale ambito.

Le novità poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mettono ulteriormente in difficoltà l'ufficio periferico in oggetto. Si può ricordare, ad esempio, che in più di un'occasione i responsabili dell'ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri di Brescia hanno sostenuto che i ritardi sono dovuti alla mancanza di personale; occorre evi-

denziare, tuttavia, che la precedente gestione, con lo stesso numero di dipendenti, rientrava perfettamente nei tempi medi della Lombardia. Pertanto, il problema sta « nel manico » — mi permetta il termine, signor viceministro —, va risolto e può farlo solo il ministero interpellato.

A tutto ciò — e concludo, signor Presidente —, si è aggiunta la circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 1059/M362, la quale impedisce che le formalità di immatricolazione d'importazione parallela possano continuare ad essere svolte presso le province in cui non si registrano questi ritardi. Pertanto, numerosi residenti non possono effettuare tali adempimenti formali nelle province vicine, più efficienti, ma sono obbligati ad assolverli nella provincia di appartenenza. Ciò significa che la citata circolare costringe molti acquirenti a rivolgersi presso i venditori che non hanno sede in provincia di Brescia, « emigrando » dunque in altre province, e le società di *leasing* tendono a far targare i propri veicoli in una sede diversa da quella di Brescia, comportando tutto ciò anche minori entrate in termini di imposte (relativamente all'imposta provinciale di trascrizione) nella provincia stessa.

Pertanto, chiedo al viceministro Tassone di intervenire rispetto ad un problema che si sta ormai trascinando da troppo tempo e che rappresenta un'anomalia nell'ambito di un sistema che, comunque, si muove in una direzione opposta per quanto concerne non solo la Lombardia o la gestione del personale, bensì il modo di amministrare un ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri.

Come ho già affermato, l'ufficio periferico in questione appartiene ad una delle province più efficienti e più rappresentative sotto il punto di vista economico: oggi tale provincia presenta un « collo di bottiglia », che deve essere superato attraverso scelte che, comunque, rientrano nelle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con l'interpellanza urgente in esame i deputati Cè e Gibelli rappresentano i disagi derivanti dal funzionamento dell'ufficio periferico del dipartimento della motorizzazione di Brescia, connessi sostanzialmente ad una cronica carenza di personale in servizio presso l'ufficio stesso.

Desidero chiarire, in merito a quanto contenuto nell'interpellanza ed illustrato dall'onorevole Gibelli, il mio giudizio e precisare che si tratta di un'analisi assolutamente condivisibile. Attraverso i miei uffici ho rappresentato l'esigenza di giungere ad una soluzione di tale vicenda, che è complessa e, per alcuni versi, drammatica. Ho, inoltre, contezza della situazione di Brescia, non solo per la costante iniziativa dell'onorevole Gibelli, ma anche perché altri parlamentari hanno rappresentato le grandi difficoltà che caratterizzano tale situazione.

A Brescia sono attualmente in servizio 46 unità, parte delle quali in *part-time*, a fronte di un organico di 66 persone e si sconta, come in tutti gli uffici periferici dello Stato, il blocco del *turn over*, che aggrava da anni l'ottimale funzionamento degli uffici. A scongiurare qualsiasi accusa di « favoritismi », preciso che da più di due anni non si operano trasferimenti di personale, né sono consentiti nuovi concorsi.

Tale pressante esigenza di organico negli uffici periferici della Motorizzazione è purtroppo ancora più evidente nelle regioni settentrionali, tanto che nei lavori preparatori della legge finanziaria per il 2004 era stato previsto uno specifico emendamento che consentisse un aumento d'organico di circa 300 unità, mediante procedure di trasferimento da altri enti pubblici interessati da procedure di liquidazione, di soppressione, o ad altro titolo.

Tale provvedimento avrebbe trovato copertura finanziaria nelle maggiori entrate derivanti dalle operazioni tecniche con-

nesse alle funzioni ed ai servizi resi all'utenza dagli uffici periferici del dipartimento dei trasporti terrestri, nonché dal maggior numero di operazioni derivanti dal nuovo codice della strada, nella cura di rilevanti e delicatissimi interessi pubblici. Invece, una lettura chiusa e asfitticamente contabile non consente all'amministrazione dei trasporti di riottenere parte del gettito introitato a beneficio dell'erario! Di ciò il Parlamento deve farsi carico, senza pregiudiziali ideologiche ed opportunistiche.

Ciò premesso, si evidenzia che, proprio in data 29 aprile 2004, si è tenuto un tavolo tecnico, presieduto dal coordinatore degli uffici della Lombardia, cui hanno partecipato i rappresentanti delle associazioni di categoria degli studi di consulenza automobilistica e delle autoscuole, per fare il punto della situazione e valutare quali iniziative possano essere intraprese al fine di porre le condizioni per ridurre i gravi ritardi segnalati.

Le misure attuabili potrebbero essere il coinvolgimento del personale degli altri uffici della Lombardia come supporto per le attività operative esterne e per la digitalizzazione delle pratiche; compatibilmente anche con la disponibilità economica, l'affidamento a società esterne della digitalizzazione delle pratiche, quanto meno di quelle di più semplice esitazione; supporto agli uffici da parte di personale in servizio presso il dipartimento. Ciò compatibilmente con la disponibilità del personale stesso, già gravato da azioni di supporto presso vari uffici provinciali per i quali la carenza di personale è una condizione ormai endemica. Tali iniziative dovrebbero, in tempi accettabili, ricondurre la situazione allo standard ordinario.

Per ciò che attiene alla circolare citata dagli onorevoli interpellanti, relativa all'immatricolazione dei veicoli esteri, si evidenzia che la stessa non produce particolari effetti negativi presso l'ufficio provinciale di Brescia, in quanto ormai uniformata ad una procedura che consentirà il rilascio dei documenti di circolazione en-

tro — mi dicono gli uffici — gli otto giorni successivi alla presentazione della richiesta d'immatricolazione.

Vale, comunque, precisare che la natura, gli scopi e la finalità della circolare in argomento sono volti a contrastare tutti quei fenomeni definiti « migrazioni », attraverso i quali si rendono meno efficaci le attività di controllo indispensabili per verificare l'osservanza delle norme vigenti in materia, specie per ciò che attiene al regime fiscale cui vengono assoggettati i veicoli oggetto di cessione intracomunitaria.

Le misure adottate con la circolare in questione hanno, tuttavia, carattere transitorio. La loro durata è, difatti, strettamente funzionale ai tempi tecnici necessari a completare una procedura informatica che consenta di trasferire in tempo reale e, ovviamente, per via telematica i dati di interesse dell'amministrazione finanziaria, affinché quest'ultima possa intervenire nel processo con la tempestività che la circostanza di specie richiede.

L'ingresso nella Comunità europea di altri paesi non consente, allo stato, di prevedere le proporzioni che il fenomeno di « nazionalizzazione » dei veicoli assumerà prossimamente. Sono state, quindi, adottate le procedure che si ritiene possano consentire un monitoraggio del fenomeno, previsto con cadenza mensile, che consentirà all'amministrazione di quantificare i flussi anche territoriali delle richieste di nazionalizzazione dei veicoli e la conseguente adozione delle misure atte a fronteggiare una domanda che inevitabilmente crescerà, tuttavia in misura, allo stato, non quantificabile.

In aggiunta alle considerazioni che ho svolto con riferimento alla prima parte della sua interpellanza urgente, onorevole Gibelli, continuerò a seguire direttamente la situazione di Brescia, che è ormai di vera e propria emergenza. Pensavamo che il percorso fosse diverso, anche perché è stato più volte sottolineato che non si tratta di un problema marginale. Lei faceva riferimento ai problemi di carattere internazionale, che sono gravissimi. Ma, quando si parla di funzionamento della

motorizzazione civile, ci si riferisce anche alla sicurezza sulle strade, e non vorrei che la difesa della vita, che è un grande valore, stesse a cuore solo ad alcuni. Lo dico con estrema difficoltà e con grande amarezza. Trovo difficoltà perché faccio parte del Governo e, forse, potrei anche usare delle circonlocuzioni e degli eufemismi. Tuttavia, non mi sento di farlo in questa sede, sia per rendere operativa la collaborazione che c'è sempre stata tra di noi sia perché, come lei ha ricordato, su questa materia abbiamo avuto modo di confrontarci sia in Commissione sia in Assemblea. Purtroppo, siamo alla ricerca di una definizione di tutto il sistema affidato alla motorizzazione civile, in cui i funzionari fanno ciò che fanno e l'organico dei dirigenti è scarso perché non ci è stato consentito di coprire alcuni posti dell'ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri, pur essendovi i gradi apicali dei direttivi. Vi è, quindi, un problema di rivisitazione del sistema.

Come lei sa, sto assumendo alcune iniziative. In questo periodo si è verificata una serie di problemi di altro genere, ma nei prossimi giorni, presso il mio ufficio (dove si è già tenuta una riunione del coordinamento), vi sarà un incontro con i vertici del dipartimento, il capo dipartimento e il direttore generale, per tentare di trovare una soluzione. Oltre a quella che ho già indicato, potrebbero essere definite — mi auguro che avvenga al più presto — altre misure per offrire quanto meno una certezza e, soprattutto, per delineare un percorso meno oneroso in termini di attesa. Infatti, quando vi sono lungaggini di carattere burocratico ed amministrativo, viene meno la certezza e in tal caso anche la sicurezza. E, quando vengono meno la certezza e la sicurezza, viene meno anche la trasparenza.

Ritengo, invece, che le pratiche e gli esami della patente rientrino nell'ambito del tema della sicurezza.

Si tratta realmente di un tema che merita attenzione ed, in tal senso, certamente lo strumento del sindacato ispettivo attivato dai colleghi ha una sua utilità, anche alla luce dei provvedimenti che

abbiamo adottato, sotto il nome di « patente a punti », e di quelli che, « in combinato » tra Governo e Parlamento, si approveranno nei prossimi mesi attraverso la definizione del nuovo codice della strada

Questo è quanto, al momento, posso dirle: rimane a noi l'impegno ad operare e al Parlamento il diritto di controllare e di sollecitare, come è stato fatto anche in questa occasione.

PRESIDENTE. L'onorevole Gibelli ha facoltà di replicare.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la risposta del Governo è andata addirittura al di là dell'oggetto dell'interpellanza e di questo ringrazio il viceministro Tassone.

Mi dichiaro naturalmente soddisfatto, esprimendo tuttavia una riserva rispetto al disagio, degno di rispetto, di quelle persone che oggi sono in gravi difficoltà in provincia di Brescia, le quali, segnalando a me e ad altri colleghi il problema, mi ricordano che vi è stato comunque, e lascio questo aspetto alla riflessione del viceministro Tassone, un brusco passaggio nella gestione dell'ufficio periferico del dipartimento per i trasporti terrestri in un determinato momento, dopo la sostituzione del responsabile dell'ufficio medesimo attualmente in forza a Brescia. A parità di organico, pur essendo questo sottodimensionato, i tempi medi per gli adempimenti di competenza sono passati da 22 giorni a 24 mesi. Se non si realizza quindi un cambiamento radicale, è evidente che anche ulteriori dieci o quindici persone inserite non risolveranno la questione.

Pertanto, l'intento di incrementare l'organico, al quale in sede di approvazione di legge finanziaria abbiamo cercato di corrispondere insieme, consente ad altri uffici di raggiungere la soglia ottimale di efficienza, mentre a Brescia, pur incrementandosi il personale, continua a permanere una serie di difficoltà che oggi questa provincia si trova ad affrontare.

Pertanto, anche l'ipotesi avanzata, che è relativa ad un'esternalizzazione dei servizi

di uffici periferici dello Stato e che ha comportato, e mi riferisco ad altri settori dell'amministrazione pubblica, un grado di efficienza maggiore (evidentemente dovuta al fatto che ad un numero di pratiche corrisponde un introito maggiore e, quindi, una redditività che si ripartisce fra il pubblico ed il privato), è una formula alla quale dobbiamo guardare sì con grande interesse, ma che rischia di non risolvere a monte la questione, che è stata descritta nella mia illustrazione e che il viceministro Tassone già conosce. Ciò non comporterà, considerati anche gli obblighi contrattuali, tempi accettabili per una risoluzione, perché è evidente che quando si definiscono tempi accettabili per una risoluzione, ma non si specifica quali essi siano, si rischia di trascinare questa vicenda ancora per qualche anno.

Ritengo quindi che, essendo quella di Brescia una delle province più popolate d'Italia, la situazione meriterebbe un segnale; in tal senso, conosco lo sforzo che il Ministero sta svolgendo, in particolare nella persona del viceministro Tassone.

Non ho quindi dubbi sull'onestà di un rapporto dialettico tra la maggioranza ed il Governo che essa sostiene; tuttavia, evidentemente esso necessita di una pluralità di soluzioni che vadano nella direzione che ho indicato in sede di illustrazione dell'interpellanza urgente.

Per quanto riguarda la circolare cui lei faceva riferimento e che anch'io avevo richiamato nell'illustrazione, quegli otto giorni famosi valgono per tutte le province lombarde esclusa quella di Brescia. Dunque, nonostante vi sia una standardizzazione abbastanza consolidata, oggi la provincia a cui abbiamo fatto riferimento nell'interpellanza non risponde alle aspettative e si trova in una situazione di grande disagio. So che anche la provincia di Brescia si sta muovendo per trovare una soluzione dialogando con il Ministero.

Mi auguro che attraverso il tavolo cui lei ha fatto riferimento si giunga in tempi ragionevoli e certi ad una soluzione nell'interesse dei cittadini. La sicurezza stradale, infatti, non è di minore importanza rispetto alle questioni di grande interesse

internazionale alle quali hanno fatto riferimento oggi i colleghi poiché riguarda la vita di ogni giorno di tutti noi.

(Iniziativa per la soluzione della crisi Alitalia – n. 2-01184)

PRESIDENTE. L'onorevole Tidei ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01184 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 7).

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, credo che il Governo abbia alcune novità assolute sulla questione oggetto dell'interpellanza. Infatti, mi hanno appena riferito che è stato firmato un accordo tra Governo e sindacati che dovrebbe quanto meno prevedere la soluzione dei mali che affliggono l'Alitalia. Mi si dice che tra pochi minuti si dimetterà il consiglio di amministrazione. Cimoli sarà il presidente amministratore delegato di Alitalia e sarà assistito da un consiglio di amministrazione molto ridotto. Inoltre, sono stati stilati cinque punti essenziali per il piano di risanamento e di rilancio di tale azienda che rappresenta la storia dell'aviazione civile italiana.

La nostra interpellanza ha, a mio avviso, il merito di aver « stanato » il Governo che, dopo tre anni di silenzio assordante e di assenza totale di una strategia politica nel settore del trasporto aereo, oggi, nel momento in cui il morto è quasi pronto per essere portato al cimitero, si ricorda che il dramma di 22 mila persone e di tale azienda storica poteva essere affrontato con una soluzione sulla quale mi soffermerò dopo aver sentito la risposta del rappresentante del Governo. Mi pare di capire, dalle notizie che ho ricevuto in questo momento, che tale soluzione si fondi essenzialmente su alcuni punti. Innanzitutto, la continuità aziendale e l'approvazione del bilancio 2003 (il 20 maggio è vicino, siamo veramente in zona cesarini). Si tratta poi di un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del gruppo, ovviamente in armonia con i principi, i regolamenti e gli standard delle

altre compagnie europee (British, Air France, eccetera), e di un coerente riassetto organizzativo societario focalizzato sul *core business*, mentre tutto ciò che non è *core business*, cioè i servizi a terra, può essere esternalizzato in *outsourcing*.

Per quanto riguarda la ricapitalizzazione, alcuni funzionari che collaborano con il commissario de Palacio a Bruxelles ci dicono che è possibile a condizione che venga operata contestualmente all'ingresso non minoritario di azionisti privati. Si riafferma il ruolo dell'azionista pubblico che diventa essenziale in tale contesto, cioè nella prima fase di salvataggio.

Ritengo inoltre che possa essere accolta la proposta (avanzata anche dai sindacati) di un prestito straordinario di sei mesi, più forse altri sei mesi (sulla quale neanche Bruxelles potrebbe dire niente), per poi procedere, una volta avviato il risanamento e quindi il rilancio, alla ricapitalizzazione, aspetto sul quale probabilmente non vi sarebbero obiezioni, così come non vi sarebbe assolutamente alcun rischio di apertura di una procedura d'infrazione.

In questi minuti, quindi, si dimette il consiglio di amministrazione dell'Alitalia. Per quanto ci riguarda, nutriamo la speranza ed anche la certezza che Cimoli sarà un buon amministratore. Abbiamo rilevato grossi guasti, grosse incapacità, grosse inefficienze nell'attuale *management* dell'Alitalia, che ogni anno presentava un piano di emergenza, un piano industriale, peraltro mai approvato (sono cinque mesi che è fermo), sul quale il Governo non ha saputo fornirci una sola indicazione, una sola risposta, un solo progetto aziendale credibile. Ci auguriamo sia finita questa storia di inefficienze e di clientelismo, che ha coinvolto – lo dico al viceministro Tassone – anche parenti e amici di autorevoli rappresentanti del Parlamento italiano in una politica di sprechi, e che si apra una nuova fase.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda le delicate questioni poste dall'interpellante, ovviamente non posso fornire risposte, perché non ho notizie. Credo che l'onorevole Tidei abbia tutti gli strumenti per sapere se si tratta di una parentela prossima o lontana...

PIETRO TIDEI. Bisogna leggere!

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non lo dico per polemica, ma perché onestamente non lo so: l'unica cosa che so è che non ho parenti...

PRESIDENTE. Senza famiglia!

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, non ho parenti lì. La famiglia l'ho altrove, signor Presidente. Se avessi avuto qualche parente lì, non avrei fatto queste dichiarazioni e sarei grato all'onorevole Tidei, perché situazioni strane ci sono state, ovviamente; del resto esistono un po' ovunque, ma si tratta anche di cose antiche, che coinvolgono tutto e tutti. Siccome noi vogliamo essere oggettivi, in questo caso non esiste né la politica né l'appartenenza. È un modo di pensare, e molte volte certi modi di pensare si diffondono dovunque, in tutti i settori e in tutte le aree.

Ho ascoltato con molta attenzione le considerazioni dell'onorevole Tidei. Con riferimento alla parte dell'interpellanza che tratta della ristrutturazione del trasporto aereo, voglio aggiungere (ribadendo quanto vado dicendo già da tempo) che non ci si può porre il problema del salvataggio dei vettori (ecco perché concordo con il tono dell'interpellanza) se non si cambia il sistema del trasporto aereo nel nostro paese. Bisogna avere forza e idee chiare, ma credo che queste ultime non manchino a nessuno di noi. Occorre anche avere coraggio per riformare un sistema che certamente crea difficoltà a tutti i vettori. Ci possono essere dei mali antichi, così come dei mali recenti, ma posso dire

che tutti i vettori che operano nell'area domestica, quindi in Italia, registrano delle difficoltà: vi sono delle perdite sia per l'Alitalia, sia per altri vettori.

Se si registrano perdite ovunque (mi riferisco sia alle compagnie che viaggiano con vettori pieni sia a quelle che viaggiano con vettori vuoti), ciò vuol dire che il sistema non funziona.

Più volte l'accento è stato posto sul sistema aeroportuale. Pertanto, l'interrogativo che mi pongo e pongo all'attenzione del collega Tidei è il seguente: come può questo paese sopportare il peso di oltre 106 aeroporti, senza razionalizzare il sistema, senza capire chi svolge il ruolo a livello regionale ovvero individuare gli aeroporti di interesse nazionale? È una questione su cui è stata posta l'attenzione sia da parte nostra sia da parte di molti colleghi e sulla quale ci siamo confrontati in Commissione ed in quest'aula.

In particolare, l'articolo 117 della Costituzione, novellato nella scorsa legislatura, fa rientrare nelle materie di legislazione concorrente quelle relative agli aeroporti; non vi è dubbio allora che bisogna capire come razionalizzare l'intero sistema, al fine di fornire le opportune risposte ed evitare che le perdite vengano accompagnate da una sorta di disfunzione e da carenze di sistema.

Pertanto, si impone necessariamente una riforma. Il Governo è ovviamente preoccupato e, certamente, farà di tutto per individuare una soluzione in termini rapidi, anche per consentire all'azienda di rimanere sul mercato e di evitare disfunzioni in un settore così delicato del nostro paese. Vorrei ricordare che, quando parlo di sistema, mi riferisco agli enti regolatori, ai vettori e alle gestioni: non vi sono momenti sfilacciati o divaricati l'uno dall'altro (devono essere considerati tutti insieme). Occorre, pertanto, mettere in atto un'azione politica forte per affrontare i problemi del trasporto aereo nel nostro paese.

Signor Presidente, avrei dovuto rispondere ad un'interrogazione urgente, presentata dall'onorevole Duca, in sede di Commissione, ma ero impegnato nella fase

finale di una trattativa, nell'ambito di un confronto lunghissimo sulla vicenda Alitalia a palazzo Chigi con i ministri competenti, le forze sociali e l'azienda. Verso le 16 - 16,10 è stato firmato un verbale di accordo (cui si riferiva l'onorevole Tidei) che sblocca una situazione di stallo, di difficoltà e di grande pericolosità che ha determinato alcuni contraccolpi e rotture anche in questi giorni, allarmando moltissimo anche il personale di terra dell'azienda. Si è parlato di fallimento e di liquidazione; le notizie si sono rincorse e la stampa le ha riportate con dovizia di particolari, tanto è vero che, in queste ore, a palazzo Chigi risuonavano sempre le parole fallimento, liquidazione e quant'altro.

Con questo verbale di accordo, cui si è pervenuti anche con la mediazione, l'attiva presenza e l'impegno del Governo, sotto la responsabilità delle parti in causa, delle forze sociali, nonché dell'azienda (il verbale di accordo è stato, comunque, sottoscritto con le forze sociali), si è deciso di andare avanti e di affrontare questa fase di emergenza evitando la liquidazione dell'azienda e l'approvazione di un bilancio di fallimento (si è voluto far approvare un bilancio di continuità).

Tante volte si è detto di trasmettere i libri contabili al tribunale, ma abbiamo scongiurato tale pericolo. Adesso si è aperto un nuovo scenario, un nuovo percorso che ci auguriamo possa far conseguire gli effetti sperati, nonché il risultato del rilancio e dell'espansione di questa nostra azienda.

Tuttavia, per rispetto del Parlamento e per rispetto ovviamente dell'interpellante, vorrei leggere i punti dell'accordo che, onorevole Tidei, non sono cinque, ma sei.

L'incontro si è concluso con la condivisione dei seguenti punti di accordo: « Affrontare la fase di emergenza con soluzioni che garantiscano la continuità e quindi l'approvazione del bilancio 2003; definire un nuovo progetto industriale finalizzato alla crescita del gruppo Alitalia secondo un modello analogo a quello proprio delle compagnie europee di riferimento, ivi compreso un coerente riassetto

organizzativo e societario; ricapitalizzazione aperta al mercato, attraverso un nuovo assetto proprietario, con la partecipazione di investitori privati » — anche per evitare ciò a cui lei, onorevole Tidei, faceva riferimento riportando le vicende di Bruxelles, dove il portavoce del commissario Loyola de Palacio, Gantelet, avrebbe affermato la disponibilità ad un intervento — « il ruolo dell'azionista pubblico, essenziale nella prima fase di transizione, potrà comunque esprimersi, ad ogni livello, solo in termini di reale economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le regole europee; per realizzare quanto sopra, l'azionista chiederà le dimissioni del consiglio di amministrazione » — la cui riunione si sta svolgendo in questo momento — « e provvederà alla nomina di un nuovo presidente amministratore delegato » — dunque un'unica figura — « con tutte le deleghe, assistito da un consiglio di amministrazione ridotto; le parti concordano di effettuare una verifica congiunta sulla progressiva realizzazione di quanto convenuto anche in ordine alla soluzione delle criticità individuate nel settore. Le parti ritengono opportuno che, nel successivo confronto tra azienda e sindacati, si ricerchino modalità per un ruolo attivo, responsabile e propositivo delle organizzazioni sindacali e delle associazioni professionali nella definizione del nuovo progetto industriale e nella sua attuazione ».

Dunque, si va verso un nuovo piano industriale. Lei, onorevole Tidei, ricorderà che sullo sfondo vi è stato sempre il mantenimento del livello occupazionale. Gli altri piani industriali sono partiti sempre con il dato degli esuberanti; qui si inverte la logica e si entra in una fase diversa, vale a dire quella dell'espansione e del rafforzamento.

Poi, onorevole Tidei, quando lei parla di *outsourcing*, di *partnership*, di destinazione, ritengo che tutte le ipotesi siano perseguibili sia per quanto riguarda la linea in volo sia per quanto concerne gli altri tipi di attività che si svolgono a terra. Tutto ciò, in ogni caso, in un quadro di piena economicità e di piena compatibilità con le norme di legge interne e con le

regole europee, nonché con la partecipazione attiva delle organizzazioni sindacali.

Ritengo che questo sia il massimo sforzo realizzabile in questo particolare momento; non è la soluzione dei mali, è un percorso nell'ambito di una situazione difficile che abbiamo vissuto anche insieme alle parti interessate. In tale percorso la responsabilità del Governo è stata piena e adesso si dovrà dar corso ad una verifica.

La verifica delle azioni intraprese dall'azienda è un passaggio importante e significativo, contenuto nel verbale di accordo. Ma al di là dell'accordo, credo che il Governo continuerà a svolgere il ruolo di mediatore, come peraltro ha già fatto: su questo voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole interpellante.

Ho l'onore di presentare al Parlamento, anche grazie all'interpellanza in esame, questo risultato, ad un'ora dall'accordo raggiunto a Palazzo Chigi dopo quattro giorni di intenso lavoro. Il Governo, ovviamente, resta a disposizione del Parlamento per fornire ogni ulteriore informazione; in occasione di un'audizione presso la IX Commissione, ho cercato di fornire tutte le informazioni e gli elementi di cui disponevo in quel momento, sempre rappresentando l'esigenza di salvare l'azienda e di lavorare per raggiungere questo scopo. Finalmente, oggi siamo in grado di presentare un accordo che va proprio in tale direzione, consentendo il salvataggio dell'azienda in questione.

Tale intesa, però, rimarrebbe poca cosa se non fosse accompagnata da una strategia per la ristrutturazione del trasporto aereo. Il Governo, il Parlamento e i soggetti interessati devono, in proposito, fare la loro parte.

PRESIDENTE. L'onorevole Tidei ha facoltà di replicare.

PIETRO TIDEI. Credo che il viceministro Tassone possa immaginare quanto ci lasci insoddisfatti la risposta che ci ha testé fornito.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ero convinto

di questo, anche perché siede su quei banchi!

PIETRO TIDEI. Le stavo facendo un complimento, che adesso ritiro!

PRESIDENTE. Cerchiamo, piuttosto, di non fare colloqui.

PIER PAOLO CENTO. Siamo un Parlamento dialogante!

PRESIDENTE. Purtroppo il regolamento non prevede un dialogo di questo tipo, seppure platonico!

PIETRO TIDEI. Al di là della stima che nutro nei suoi confronti e, soprattutto, del suo impegno personale (ricordo che in Commissione ci siamo spesso trovati d'accordo), devo tuttavia rilevare che quanto da lei affermato corrisponde a quello che stiamo ripetendo da tre anni in tutte le sedi. Credo che, per dovere d'ufficio, lei non lo abbia mai ammesso, ma sono sicuro che, in fondo, ne conviene anche lei.

Non riesco a capire per quale motivo il Governo e lo Stato italiano abbiano voluto assistere allo spreco di milioni di ore di lavoro in scioperi e manifestazioni e, soprattutto, di risorse economiche preziose per l'azienda Alitalia, adottando poi soluzioni che si sarebbe dovuto assumere prima. Su questo vi avevamo fatto pressioni da tempo.

Quando un processo di ristrutturazione aziendale — come quello di cui parlava — non prevede l'applicazione di alcun ammortizzatore sociale (vi ha accennato solo il Presidente del Consiglio, ma lei non vi ha fatto alcun riferimento), come la cassa integrazione guadagni per il trasporto aereo (che — immagino — dovrà essere tra i provvedimenti che il Governo adotterà), non può esservi alcuna soluzione. Quando si parla di ristrutturazione, di flessibilità, di rimodulazione dei livelli organizzativi, è evidente che, laddove non sono previsti né cassa integrazione né ammortizzatori o «paracadute» sociali, non vi può essere alcuna ristrutturazione che tenga. Non si può infatti dire, da un giorno all'altro, ad

un dipendente dell'Alitalia che è in esubero e che, quindi, deve andarsene a casa senza avere diritto a nulla.

Ho presentato tre anni di seguito un emendamento alle leggi finanziarie per il 2002, per il 2003 e per il 2004, che proponeva di estendere anche ai lavoratori del trasporto aereo i benefici della cassa integrazione. La maggioranza, di cui lei è sicuramente uno dei rappresentanti più autorevoli, ha sistematicamente respinto quell'emendamento. Adesso Berlusconi, dopo tre anni, si accorge che forse quella proposta era giusta, e afferma che quei benefici saranno applicati (lo ha detto, ma per la verità non lo ha ancora fatto, perché, sulla base di quanto da lei riferito, ciò non fa parte dell'accordo).

Abbiamo perso ore di lavoro, abbiamo dissipato risorse, non ci sono più soldi nelle casse, in quanto il capitale della società si è ormai consumato e, nel momento in cui il morto sta per spirare, assumete le decisioni. Alcune misure sono certamente valide e sono quelle che abbiamo proposto. Mi riferisco, in primo luogo, al cambiamento radicale del *management*, che certamente è stato tra i responsabili di questo sfascio. Quando si parla di numerosi fattori esterni che hanno determinato la crisi del trasporto aereo (la SARS, l'11 settembre, e via dicendo), si dice il vero; quando si dice che la crisi dell'Alitalia viene da lontano, si dice il vero, perché essa non nasce da oggi. Tuttavia, nella stessa situazione europea l'Iberia ha raggiunto notevoli risultati e, attraverso la ristrutturazione effettuata negli ultimi anni, ha reso i suoi costi unitari, quasi allineati a quelli dei vettori *low cost*; la British Airways ha ridotto del 38 per cento i costi commerciali e del 36 per cento i costi dei servizi di scalo (*handling, catering* e via dicendo); la Lufthansa ha ridotto i costi operativi del 4 per cento ed ha aumentato il costo del personale; dunque, senza diminuire il personale, non soltanto si è salvata, ma ha strappato importanti quote di mercato agli altri vettori, fra cui la stessa Alitalia; la

KLM ha addirittura diminuito i costi del 4 per cento, aumentando i costi del personale del 20 per cento.

Pertanto, l'analisi condotta dal Governo e dal *management* di Alitalia era sbagliata, perché andava ad individuare esclusivamente nel personale l'elemento sul quale incidere. Lei stesso ha sottolineato la necessità di non partire dagli esuberanti, ma dall'esigenza di un piano di rilancio.

Richiamo brevemente l'attenzione sulla questione degli esuberanti. Vi sono 9.300 unità, pari al 41 per cento, di impiegati; 4.925 unità, pari al 21 per cento, di assistenti di volo; il 21 per cento di operai; il 10 per cento di piloti; il 4 per cento di quadri; lo 0,8 per cento di dirigenti. Al di là dell'anomalia rappresentata dal numero degli impiegati, sulla quale mi soffermerò successivamente, non soltanto non ci troviamo in una situazione di esubero, ma si tratta di personale che è sottodimensionato rispetto agli standard europei e che ha un tasso di produttività molto più elevato.

Quanto all'abnormità costituita dal 41 per cento di impiegati, occorre ammettere la fondatezza delle nostre critiche relative al clientelismo e al fatto che l'azienda costituisce territorio di pascolo di consorterie varie. Senza prendersela con nessuno, siamo fermamente convinti che anche all'interno di tale percentuale, considerando un *turn over* normale, si possa, attraverso corsi di qualificazione, evitare di procedere a licenziamenti. Infatti, a causa del *turn over*, nel giro di pochi anni si può addirittura giungere ad una carenza di personale. Siamo dunque assolutamente convinti che non fosse opportuno partire dagli esuberanti, bensì da una ristrutturazione del piano aziendale.

Mi soffermo brevemente su alcune ulteriori questioni, la prima delle quali è relativa al costo del *fuel*, ovvero il carburante, che è il più elevato in Europa. Precedentemente, numerosi vettori stranieri si rifornivano di carburante in Italia, mentre oggi si fermano ai margini del nostro paese perché il carburante costa il doppio. Tale problema si ripercuote evidentemente, in primo luogo, su Alitalia.

Abbiamo proposto la riduzione dell'IVA sul costo dei biglietti, e anche tale iniziativa avrebbe comportato un incremento delle risorse. Gli stessi sindacati hanno presentato un piano di circa 130-140 milioni di euro, incrementati a 200 (vale a dire 400 miliardi di vecchie lire), a decorrere dal terzo anno.

Richiamo la sua attenzione, signor viceministro, su un ulteriore problema, che lei conosce.

Noi possiamo risolvere i mali di Alitalia; io sono convinto che vi sia la possibilità di venirne a capo, però non con una politica di riduzioni, bensì di rilancio! Alitalia, ad esempio, è l'unico vettore europeo che ha ben dieci modelli di aerei, quando ormai quasi tutti i vettori ne hanno tre o al massimo quattro: ebbene, perché dobbiamo averne dieci? A che serve che Alitalia compri una società fallita, che vende pezzi di ricambio di aerei che non possediamo? Ci siamo comprati persino una società fallita ad un prezzo tre volte superiore! Quindi, vede, viceministro, quanti sprechi ci sono stati!

Sono convinto che la questione Alitalia si risolva. Però dobbiamo essere convinti di un'altra cosa, onorevole viceministro, e cioè che oggi, a parte la questione Alitalia, presa in sé per sé, secondo i requisiti di sistema che voi giustamente avete individuato, se non mettiamo ordine più complessivamente al settore del trasporto aereo, non risolviamo le grandi questioni. Oggi noi dobbiamo avere un sistema paese e soprattutto un sistema del trasporto aereo nel quale Alitalia abbia un ruolo fondamentale, ma non basta: bisogna rivedere i rapporti con le società di gestione, bisogna che voi rinunciate a quella malsana idea, tanto cara al presidente Romani, di sostituire il direttore dell'aeroporto pubblico, emanazione dell'ENAC — che è un ente nazionale pubblico, che è l'aviazione civile, la vera Authority — con la società di gestione!

Allora, se non metterete mano ad una riforma complessiva del sistema del trasporto aereo, forse l'Alitalia da sola non ce la farà. Impegnatevi su questo! Oggi avete compiuto un piccolo, modestissimo passo,

che avreste potuto compiere forse due, tre anni fa. Cercate però di condurre finalmente in porto quella riforma che tutti aspettano, rinunciando ad una visione eccessivamente privatistica che danneggia irrimediabilmente la nostra aviazione civile e che probabilmente farà del male non soltanto ad Alitalia, ma complessivamente al trasporto aereo.

(Iniziativa per la concessione della deroga al divieto degli aiuti di Stato prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato europeo a favore della provincia de L'Aquila — n. 2-01183)

PRESIDENTE. L'onorevole De Laurentiis ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01183 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 8*).

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, l'interpellanza — di cui sono firmatario insieme al collega Volontè — riguarda il quadro degli aiuti comunitari a favore della regione Abruzzo. In Abruzzo le aree individuate ex articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato europeo equivalgono quasi sostanzialmente alle province di Teramo, Chieti e Pescara, con l'eccezione che riguarda il capoluogo della provincia di Pescara. I sistemi locali del lavoro esclusi sono quelli di Avezzano, L'Aquila e Sulmona.

In base all'accordo siglato, i comuni della provincia de L'Aquila che sarebbero inclusi nell'ambito di applicazione della richiamata normativa sono Capestrano, Collepietro, Ofena, Villa Santa Lucia degli Abruzzi, Vittorito e Balsorano. In queste zone gli aiuti si articolano in due ordini di grandezze: per le piccole e medie imprese l'aiuto fino ad un massimo di 200 milioni di vecchie lire può arrivare a coprire anche il cento per cento dell'investimento, mentre le grandi imprese possono contare su aiuti che non superano il 15 per cento dell'investimento. Il resto della provincia de L'Aquila non può contare su queste cifre, ma solo sugli aiuti dovuti alla sua presenza nell'area dell'obiettivo 2 del-

l'Unione europea, il che vuol dire aiuti fino al 15 per cento per le piccole e medie imprese e pressoché nessun incentivo per le grandi imprese. Quindi, l'intensità dell'aiuto previsto nelle aree ex articolo 87 è doppia rispetto a quella dell'obiettivo 1.

La necessità di procedere ad una revisione della cosiddetta zonizzazione è frutto anche di due determinazioni prese all'unanimità dal consiglio regionale dell'Abruzzo, in data 23 ottobre 2001 e 10 marzo 2002, sede in cui è stata chiesta una revisione della zonizzazione, così che L'Aquila rientri nella deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del Trattato europeo, come modificato dal Trattato di Amsterdam.

L'8 marzo 2004 inoltre il Governo e le organizzazioni sindacali hanno siglato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un accordo nel quale veniva esplicitamente richiesta l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato europeo per la provincia de L'Aquila, con particolare riguardo alla drammatica crisi del polo elettronico de L'Aquila. Successivamente, iniziative della camera di commercio hanno evidenziato la necessità di procedere a questa revisione, che assume in questo quadro una rilevanza particolarmente importante proprio per far fronte a quelle situazioni di cambiamento delle condizioni economiche e sociali che sono in atto nella provincia de L'Aquila.

L'interpellanza, dunque, ha l'obiettivo di chiedere al Governo se intenda adoperarsi per dare piena e tempestiva attuazione all'accordo dell'8 marzo, che prevede appunto una concessione della deroga comunitaria di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c).

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, rispondo a questa interpellanza per conto del Ministero dell'economia e delle finanze.

PRESIDENTE. Lei è capace di questo ed altro...!

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con l'interpellanza dell'onorevole De Laurentis ed altri vengono posti quesiti in ordine alla revisione della zonizzazione della provincia de L'Aquila, come ci ha ricordato nell'illustrazione lo stesso onorevole De Laurentis.

Al riguardo, occorre premettere che la carta degli aiuti di Stato è unica e l'inoltro alla Commissione europea di qualsiasi proposta di modifica spetta allo Stato e non alle singole regioni e province autonome; pertanto, le determinazioni del consiglio regionale dell'Abruzzo non costituiscono presupposto sufficiente per l'esame da parte della Commissione europea di proposte di modifica.

Giova, infatti, precisare che l'eventuale revisione della carta degli aiuti non costituisce atto discrezionale di un Stato membro, ma deriva da una decisione della Commissione europea, adottabile solo sulla base di presupposti formali e sostanziali, ancorati a rigide regole comunitarie che contribuiscono a definire le aree in questione.

La proposta della regione, pertanto, ai fini di un eventuale formale inoltro alla Commissione europea, è tempestivamente sottoposta dal servizio fondi strutturali del Ministero dell'economia e delle finanze ad attento esame parternariale con la regione interessata, al fine di accertare la sussistenza di presupposti minimi di ricevibilità.

Tale esame è stato effettuato anche attraverso incontri con i responsabili della regione Abruzzo, ai quali, in data 24 marzo 2004, è stato comunicato che, sulla base di tale istruttoria, non sussistevano le condizioni minime per avanzare alla Commissione europea una proposta modificativa della carta degli aiuti per le aree abruzzesi interessate.

In particolare, occorre rilevare che dagli elementi a disposizione non sono stati dimostrati i presupposti di emergenza conseguenti a situazioni del tutto straordinarie.

rie o imprevedibili; non è coerente l'approccio istruttorio sottostante alla proposta rispetto alla metodologia alla base della decisione C(2000)2752 alle prescrizioni comunitarie in materia; inoltre, che è insussistente la documentazione a supporto di una pretesa avvenuta modificazione significativa delle condizioni socio-economiche dell'area interessata dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato europeo, come prescritto dagli Orientamenti.

Attualmente, il Ministero dell'economia e delle finanze, e in particolare il servizio fondi strutturali, è in attesa di ricevere dalla regione Abruzzo le ulteriori informazioni integrative per individuare le soluzioni tecniche necessarie a consentire una positiva risoluzione delle problematiche poste.

PRESIDENTE. L'onorevole De Laurentiis ha facoltà di replicare.

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor Presidente, anzitutto, debbo ringraziare il viceministro Tassone per la cortesia istituzionale da lui dimostrata, rispondendo su un argomento che non rientra nella competenza del ministero che rappresenta. A tale proposito, mi rammarica il fatto che, su un tema così importante per una regione del nostro paese, non sia presente il rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze. Quest'assenza, che desidero sottolineare, denota, a mio avviso, scarsa attenzione verso le problematiche di quella regione.

L'interpellanza è scaturita dall'aver registrato, nella regione Abruzzo, dati strutturali che indicano una situazione di grave difficoltà sotto i profili della capacità di sviluppo, della crescita e del dinamismo. Se consideriamo, ad esempio, i problemi del sistema industriale, il Governo e gli organi della regione Abruzzo sono alle prese, proprio in questi mesi, con la grave crisi che interessa le grandi aziende del tessuto industriale della provincia de L'Aquila, in particolare quelle del polo elettronico. Il Governo è intervenuto direttamente e, nell'accordo dell'8 marzo, ha

implicitamente sottolineato la necessità di rivedere la zonizzazione.

Tra le aziende in difficoltà, possiamo citare la Fiamm (dieci giorni fa, si è tenuta una riunione, presso la Presidenza del Consiglio, per evitare ulteriori espulsioni di lavoratori dal ciclo produttivo), la Kidco, la Olit, la Micron, uscita da una situazione di grande difficoltà grazie alla lungimiranza del *management* e delle organizzazioni sindacali, che hanno stipulato un contratto di relazioni industriali innovativo rispetto alla realtà territoriale dell'Abruzzo ed anche rispetto al sistema delle relazioni industriali dell'impresa manifatturiera del nostro paese.

Un dato significativo è quello che riguarda la cassa integrazione guadagni: nell'ultimo anno, in provincia de L'Aquila, è aumentata del 50 per cento.

Se analizziamo i dati relativi mercato del lavoro, la provincia de L'Aquila presenta tassi di occupazione e di disoccupazione riconducibili alle medie dei valori delle regioni del Mezzogiorno: il tasso di occupazione giovanile è dimezzato rispetto a quello delle altre province abruzzesi, mentre il tasso di disoccupazione è pressoché doppio. La situazione diventa particolarmente allarmante se si ha riguardo alla disoccupazione giovanile femminile, tripla rispetto a quella maschile.

Nel periodo di fuoriuscita della regione dall'obiettivo 1, il prodotto interno lordo *pro capite* è aumentato di circa il 3 per cento. L'Aquila mostra un aumento del divario tra il suo PIL e quello delle altre province. La stessa situazione riguarda il valore aggiunto, che segna la peggiore *performance* tra le province abruzzesi.

Ora, io credo che occorra ragionare su questi dati. Peraltro, occorre tenere conto del fatto che, se andiamo ad analizzare i dati Svimez o di altri istituti, ne ricaviamo l'impressione che l'economia della regione Abruzzo sia caratterizzata da un certo dinamismo. Ad esempio, per il 2001, vi è un tasso di crescita più elevato rispetto alla media delle altre regioni: se il paese cresce dell'1,8 per cento, la regione

Abruzzo cresce, complessivamente, del 2,4. Gli stessi risultati positivi si registrano nella spesa per consumi.

Come leggere tali dati? Evidentemente, c'è una dicotomia nell'andamento economico della regione: le zone costiere mostrano un dinamismo, uno sviluppo ed una crescita vivaci; le aree interne un arretramento ed una situazione di disagio strutturale.

Per questo motivo, in questi mesi, si sono moltiplicate diverse iniziative per la richiesta dell'istituzione di nuove province. Solo con riferimento al territorio della provincia dell'Aquila, giacciono in Parlamento due proposte di legge che prevedono l'istituzione delle province di Avezzano e di Sulmona, al fine di programmare lo sviluppo del territorio, incidendo direttamente sulle specifiche aree di crisi.

La revisione della zonizzazione, con la quale la provincia de L'Aquila poteva rientrare, per quanto riguarda i sussidi, nella deroga comunitaria di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato europeo, si poneva l'obiettivo di riportare la regione Abruzzo ad una situazione di maggiore organicità e razionalità e di consentire a questo territorio una crescita complessiva equa ed uniforme. Sono questi gli elementi di crisi; altrimenti, nei prossimi mesi e nei prossimi anni, saremo costretti ad affrontare situazioni di grande emergenza occupazionale derivante dal progressivo disagio e dalla delocalizzazione delle grandi imprese manifatturiere.

La Camera di commercio de L'Aquila ha previsto (ne ha dato prova la regione Abruzzo) un sistema di revisione della zonizzazione, in base all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato europeo, che prevede per la regione, senza incidere sul quadro complessivo di riferimento degli aiuti comunitari, l'allocatione di risorse laddove effettivamente esistono insediamenti industriali che hanno bisogno di essere sostenuti in un momento di grande competizione non soltanto nazionale.

La risposta che auspicavo di ricevere dal Governo è che vi fosse una maggiore

vivacità ed una maggiore determinazione nel sostenere la delibera del consiglio regionale dell'Abruzzo; evidentemente tale atto non è sufficiente, ma certamente esprime la volontà dell'intera regione. Per questo motivo andrebbe tenuto nella giusta considerazione.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Per fatto personale (ore 17,32).

GREGORIO FONTANA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GREGORIO FONTANA. Signor Presidente, nella seduta di giovedì scorso l'onorevole Pecoraro Scanio e oggi, nell'aula di palazzo Madama, il senatore Boco hanno sollevato il problema della presentazione della lista Verdi Verdi e Verdi Federalisti. Il fatto è per me rilevante, perché, nel corso della ricostruzione dell'accaduto, sono stato chiamato personalmente in causa giacché, a titolo personale insieme agli altri titolari del simbolo della lista per l'abolizione dello scorporo, abbiamo dato l'opportunità, con un atto pubblico e quindi alla luce del sole, alla formazione...

PIER PAOLO CENTO. Con una lista civetta!

GREGORIO FONTANA. ...alla formazione...

PRESIDENTE. Onorevole Cento!

GREGORIO FONTANA. ...Verdi Verdi e Verdi Federalisti...

PIER PAOLO CENTO. Avete fregato il Parlamento! Ci sono dieci deputati in meno e volete continuare a farlo!

PRESIDENTE. Onorevole Cento, lei urla sempre! Lasci parlare gli altri!

GREGORIO FONTANA. Onorevole Cento, lei non vuole neanche far parlare le persone in questo Parlamento.

PIER PAOLO CENTO. Avete fatto una truffa nei confronti degli elettori!

GREGORIO FONTANA. Vuole impedire la presentazione delle liste concorrenti...

PIER PAOLO CENTO. Avete fatto la lista civetta un'altra volta! Fontana, ti devi vergognare!

GREGORIO FONTANA. Impari un minimo di educazione parlamentare!

PRESIDENTE. Onorevole Cento, lasci parlare il collega. Basta!

GREGORIO FONTANA. I movimenti Verdi Federalisti e Verdi Verdi da molti anni si presentano a consultazioni elettorali — già dal 1992 — e rappresentano, com'è noto, l'ambientalismo non schierato a sinistra, non integralista e che, a livello politico nazionale, sostiene la Casa delle libertà.

Nessuna truffa, quindi, nessun imbroglio riguardo alla presentazione di questo simbolo per le elezioni europee. Sono, quindi, assolutamente pretestuose le accuse dei Verdi mosse in questi giorni, poiché questa formazione politica è solamente preoccupata, come abbiamo visto, di cercare di precludere l'opportunità ad una formazione politica concorrente di presentarsi alle elezioni europee. Un atto politico, quello della presentazione del simbolo comune con i Verdi Verdi e

i Verdi Federalisti fatto con trasparenza, alla luce del sole, di cui mi sono assunto pubblicamente tutta la responsabilità.

Ecco quindi spiegato, in termini chiari e politici, l'accaduto. E su questo non vedo perché debba essere chiamato in causa il Governo, in una vicenda che, ripeto, è tutta politica.

Signor Presidente, se mi fosse concesso dal regolamento parlamentare di rivolgere un'interrogazione all'opposizione, chiederei ai colleghi dell'Ulivo — e quindi anche al gruppo dei Verdi e all'onorevole Cento —, proprio a quei colleghi che sono sempre molto bravi nello strillare, nel gridare allo scandalo, con che coraggio lanciano simili accuse, quando la lista «Paese Nuovo», utilizzata quale lista civetta da tutto l'Ulivo — e quindi anche dai Verdi — alle scorse elezioni politiche, è stata presentata anche a queste elezioni europee al solo scopo di permettere la presentazione del simbolo di una sedicente Democrazia cristiana? Con la lista «Paese Nuovo», la lista civetta dell'Ulivo (e anche quindi dei Verdi), è bene ricordarlo, tutto l'Ulivo (ripeto, anche i Verdi) ha eletto un gran numero di deputati. I Verdi hanno quasi un terzo del loro gruppo parlamentare eletto con questa lista civetta «Paese Nuovo».

Bene, questa lista tenta di «clonare» e di far sì che sulle schede elettorali delle prossime elezioni europee possa esserci un simbolo pressoché identico allo storico simbolo della Democrazia cristiana, cercando così di imbrogliare ignari elettori, persino quelli del centrosinistra (essendo il simbolo molto simile a quello degli alleati, forse a volte un po' scomodi, appartenenti ad Alleanza popolare-UDEUR). Tutto questo è stato fatto in grande segreto, in clandestinità, inscenando una farsa paradossale, nella quale il presentatore del glorioso simbolo del partito della Democrazia cristiana risulta essere, tra gli altri, il segretario dei giovani Democratici di sinistra di Roma, Giorgio Fano.

Ora, davanti ad un atto del genere, davanti a un atto, questo sì, di pirateria, compiuto dalla lista « Paese Nuovo », con la quale voi, colleghi Verdi, colleghi dell'Ulivo, siete stati eletti a decine (e per la quale voi Verdi avete quasi un terzo dei vostri parlamentari eletti), non avete neanche il coraggio di assumervi le vostre responsabilità!

Allora, signor Presidente — e concludo —, continuino pure le manifestazioni, nelle quali i Verdi della sinistra sono indubbiamente maestri (manifestazioni fatte solo nel tentativo di disinformare e cercare di ingannare ignari cittadini)! Continuino pure queste manifestazioni! Anche perché devo dire che esse, tra l'altro, stanno dando un'utilissima, straordinaria e insperata notorietà al gruppo degli amici Verdi Verdi e Verdi Federalisti.

Ma in questo Parlamento, signor Presidente, si abbia un minimo di contegno, evitando di venire in quest'aula come sepolcri imbiancati a sollevare accuse pretestuose e infondate, voi che per primi — l'Ulivo e i Verdi — siete i mandanti e gli attori fraudolenti di azioni, quelle sì, di pura pirateria politica, pratica nella quale certamente non siete secondi a nessuno (*Applausi del deputato Elio Vito*)!

PRESIDENTE. Onorevole Fontana, io le ho dato la parola per fatto personale, ma, onestamente, la sua è una valutazione di carattere politico, che, per sua fortuna, non la riguarda personalmente.

PIER PAOLO CENTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. La prego di svolgere un breve intervento, onorevole Cento.

PIER PAOLO CENTO. Signor Presidente, cercherò di essere breve. Il collega Fontana mi ha indicato come collegato alla lista « Paese Nuovo », mentre il sottoscritto, per scelta politica ed etica, non era collegato a nessuna lista civetta alle elezioni politiche del 2001, come tanti altri colleghi del gruppo dei Verdi. Il punto è

un altro. Noi siamo di fronte all'uso fraudolento della lista civetta anche alle elezioni europee, dopo che questa Camera si è trovata, a seguito di un dibattito difficile, nell'impossibilità di raggiungere il *plenum* costituzionale previsto, la totalità dei suoi membri, perché nella Giunta per le elezioni, di cui peraltro faccio parte, non si trovò e non si è ancora trovata oggi la soluzione giuridica e costituzionale al problema della presenza della lista civetta alle elezioni politiche del 2001. Oggi, con un atto di pirateria politica, la lista civetta si ripresenta ed utilizza il simbolo dei Verdi Verdi per ingannare gli elettori.

Noi non contestiamo il diritto di altri ambientalisti e di altri ecologisti di candidarsi e di misurarsi; peraltro, ogni volta che l'hanno fatto, sono stati sonoramente sconfitti: gli elettori sanno scegliere i rappresentanti dell'ambientalismo e dell'ecologia nella politica italiana!

Noi contestiamo, invece, il fatto che la lista in questione non abbia raccolto le firme, utilizzando in maniera fraudolenta la lista civetta presentata nel 2001. È questo il punto politico: l'inganno agli elettori! Se sono così sicuri e così consapevoli di rappresentare meritoriamente una parte dell'ambientalismo che si colloca a destra, potevano fare ciò che hanno già fatto in occasione delle elezioni provinciali di Roma e di altre elezioni amministrative: raccogliere le firme, depositare con esse il proprio simbolo e presentarsi agli elettori, per poi prendere lo 0,4 o lo 0,5 per cento, come è accaduto in ogni elezione, perché sono stati cacciati via dagli elettori italiani!

Noi contestiamo all'onorevole Fontana e a Forza Italia, quindi — questa è la polemica e la critica che rivolgiamo loro —, di essersi prestati, concedendo il simbolo della lista civetta presentata nel 2001, a tale operazione, nel tentativo di ingannare gli elettori.

Stiamo ricorrendo — e concludo, signor Presidente — in tutte le sedi giuridiche, politiche e costituzionali non per impedire ad altri ambientalisti — o sedicenti tali — di potersi presentare e di potersi contare alle elezioni, ma per impedire che Forza

Italia, così come ha già fatto nel 2001, utilizzi la lista civetta per alterare la rappresentanza politica e proporzionale all'interno del Parlamento europeo.

Se l'Ulivo o qualcuno dell'Ulivo ha fatto la stessa cosa, ha sbagliato, ma che l'onorevole Fontana utilizzi quegli aggettivi nei confronti della lista civetta « Paese Nuovo » senza guardarsi allo specchio e rivolgerli a sé stesso, suona francamente un po' ridicolo!

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Cento: vede che quando parla a voce meno alta ottiene un ascolto — almeno il mio — molto più gradito?

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 10 maggio 2004, alle 16,30:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 2004, n. 107, recante proroga del

termine di validità delle certificazioni rilasciate dalle Società Organismi di attestazione (SOA) agli esecutori di lavori pubblici (4935-A).

— *Relatore:* Stradella.

2. — *Discussione della mozione Maura Cossutta ed altri n. 1-00351 sulle iniziative per contribuire al sostegno e allo sviluppo del continente africano.*

3. — *Discussione della proposta di legge:*

S. 1880 — *D'iniziativa del senatore CALVI: Modifiche al codice penale e alle relative disposizioni di coordinamento e transitorie in materia di sospensione condizionale della pena e di termini per la riabilitazione del condannato (Approvato dal Senato) (4398-A).*

— *Relatore:* Cola.

La seduta termina alle 17,45.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 19,40.